

RAPORT DE EVENIMENT

Seminar regional organizat în cadrul proiectului METROPOLITAN, cod SMIS 111265

- Cluj Napoca, 16-18 Octombrie 2019 -



Federația Zonelor Metropolitane și Aglomerărilor Urbane din România – FZMAUR, în parteneriat cu Asociația pentru Mobilitate Metropolitană – AMM implementează proiectul Metropolitan – cod SIPOCA 156/ cod MySMIS 111265, finanțat în cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă 2014 - 2020, având ca beneficiari direcți Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară care gestionează transportul public și Municipiile cu statut de pol de creștere/ pol de dezvoltare/ reședință de județ.

Obiectivul general al proiectului este elaborarea unei politici alternative la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România, care va contribui la perfecționarea legislației în domeniu, la o corelare a legislației în domeniu cu legea cadru privind serviciile comunitare de utilități publice (Legea 51/2006) și cu legislația auxiliară, precum și la o armonizare cu legislația europeană privind serviciile publice de transport, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





O activitate în cadrul proiectului o constituie organizarea a 4 seminarii regionale pe tema transportului public local și metropolitan de călători. Locațiile de desfășurare a seminariilor sunt: Brașov, Oradea, Constanța și Cluj Napoca.

Primul seminar a avut loc în perioada 14-15 februarie 2019, la Brașov.

Al doilea seminar s-a desfășurat în perioada 16-17 mai 2019, la Oradea.

Cel de-al treilea seminar în cadrul proiectului a avut loc în perioada 9-10 iulie 2019, la Constanța.

Al patrulea seminar regional a avut loc în perioada 17-18 octombrie 2019, în Cluj Napoca, cu participarea a peste 50 de persoane, din grupul țintă și invitați locali.

AMM, prin expertiza tehnică pe care o are în domeniul transportului public, a avut atribuții în organizarea seminariilor, prin pregătirea agendei de lucru, elaborarea prezentărilor, moderarea discuțiilor și elaborarea unui raport de eveniment.

Seminarul s-a desfășurat pe perioada a două zile și a fost deschis cu un cuvânt de bun venit din partea domnului Dan Ștefan TARCEA, Viceprimarul Municipiului Cluj Napoca.

În prima zi a seminarului au avut loc o serie de prezentări, dezbateri și discuții interactive cu privire la agenda propusă, stadiul de implementare al proiectului, prezentarea concluziilor Studiului privind transportul public la nivelul municipiilor reședință de județ, prezentarea unor exemple de bune practici din domeniul serviciului de transport public.

Managerul proiectului, domnul Paul Adrian PECE a prezentat obiectivul întâlnirii și agenda propusă.

Ulterior, a urmat prezentarea stadiului de implementare al proiectului, concluziile desprinse în urma seminariilor organizate la Brașov, Oradea și Constanța și a cursului de manager de proiect în domeniul transportului public organizat în Constanța, modificări legislative apărute, precum și o referire la temele de discuții ce vor fi abordate în cadrul seminarului.

Totodată, s-a precizat faptul că partenerul din cadrul proiectului – AMM, a finalizat Studiul privind analiza situației existente pentru transportul metropolitan la nivelul polilor de creștere și dezvoltare, acesta fiind comunicat persoanelor din grupul țintă.

Analizele și concluziile din cadrul Studiului vor constitui o bază importantă pentru realizarea Politicii publice alternative la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Sistemul de transport public al Zonei Metropolitane Cluj a fost prezentat de către Domnul Zoltan CORĂIAN, Manager ADI Zona Metropolitană Cluj, fiind prezentat în acest sens și un material video de promovare a acestei zone.

Evenimentul a continuat cu prezentarea Sistemului de Mobilitate Urbană în Municipiul Cluj Napoca de către Domnul Ovidiu CÎMPEAN, Director Direcția de Dezvoltare Locală și Management Proiecte din cadrul Primăriei Municipiului Cluj Napoca.

Acesta a precizat că se constată o creștere a fluxurilor de călători, care fac naveta, respectiv 1 din 5 persoane active pe piața forței de muncă face naveta în Cluj-Napoca, numărul de autoturisme private este în creștere, fapt ce conduce la poluarea aerului și poluare fonică.

Pentru rezolvarea acestor probleme, reprezentanții Primăriei Cluj Napoca au identificat următoarele soluții:

- dezvoltarea flotei de autobuze (se estimează ca până în 2030, transportul public va fi 100% electric, cu investiții de circa 100 mil. euro),
- benzi dedicate pentru autobuze către fiecare cartier al orașului,
- dezvoltarea zonelor pietonale (sunt estimate investiții de circa 100 mil. euro),
- sistem de partajare a bicicletelor ,
- regândirea Râului Someș ce traversează orașul,
- încurajarea folosirii bicicletelor și a scuterelor electrice (crearea a peste 300 de puncte de încărcare electrică),
- investiții în infrastructură (centura metropolitană, tren metropolitan, metrou/ tramvai).

***Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!***





Evenimentul a continuat cu prezentarea de către Domnul Liviu NEAG – Directorul general al CTP SA, a operatorului de transport regional din Municipiul Cluj Napoca și zona metropolitană Cluj (Feleacu, Baci, Apahida, Chinteni și Florești).



*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Ulterior, au avut loc discuții interactive între participanți, cu privire la sistemul de transport public de călători.

În a doua parte a zilei, seminarul a continuat cu prezentarea de către Doamna Ananta ARDELEAN a proiectului OPTITRANS - Optimisation of Public Transport Policies for Green Mobility, cod proiect [PGI01997], finanțat prin Programul Interreg Europe, Axa prioritară 3 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele, implementat de ADI Zona Metropolitană Baia Mare.

Proiectul este implementat în cadrul unui parteneriat a 7 state membre U.E., Partener lider este Ministerul Infrastructurii și Agriculturii al Regiunii Thuringia, Germania iar parteneri sunt Asociația de Dezvoltare Intercomunitară <Zona Metropolitană Baia Mare>, România, Municipality Zadar, Croația, Municipality Tartu, Estonia, Regiunea Tesalia, Grecia, Regiunea Abruzzo, Italia și Agenția Regională pentru Energie, Spania.

Perioada de implementare este 1 ianuarie 2017 – 31 decembrie 2021.

Necesitatea implementării proiectului constă în faptul că în U.E., mijloacele de transport cauzează aproximativ 20% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră. Aproape jumătate dintre emisii sunt cauzate de transportul public de călători. Pentru a reduce amprenta de carbon a mobilității, transportul public, în special în zonele urbane și peri-urbane, trebuie îmbunătățit.

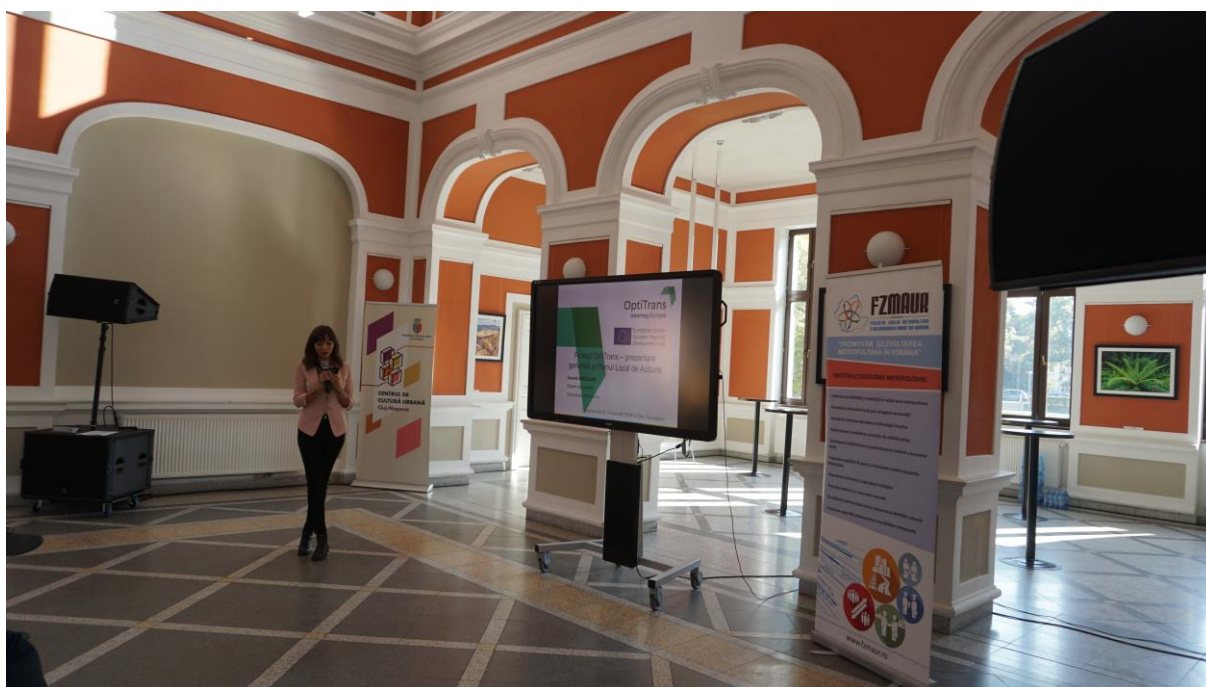
Obiectivul principal al proiectului este elaborarea unui Plan Local de Acțiune cu rol în îmbunătățirea politicilor existente în domeniul transportului public, în sensul creșterii numărului de utilizatori al acestuia în detrimentul utilizării autoturismului personal.

Rezultate preconizate: îmbunătățirea accesibilității la serviciul de transport public al cetățenilor; creșterea numărului de utilizatori ai transportului public; reducerea emisiilor de CO₂; creșterea calității vieții cetățenilor în regiunile vizate.

Acțiuni prioritare propuse în planul de acțiune: Acțiunea 1 - Înlocuire flotă în Zona Metropolitană (eficientizarea energetică a transportului public) și dezvoltarea sistemului de transport ecologic, Acțiunea 2 - Creșterea mobilității urbane prin extinderea și crearea benzilor dedicate transportului în comun în Baia Mare (modernizare și prelungire strada Dragoș Vodă și deschidere stradă între Bd. București și Bd. Independenței) – investiții ce vor fi finanțate prin POR 2014-2020, Acțiunea 3 - Elaborarea și aprobarea Contractului de Delegare a Serviciului de Transport Public local de persoane prin curse regulate, pentru perioada 2019-2025, conform prevederilor Regulamentului nr.1370/2007, Legii nr.51/2006 și Legii 92/2007 privind transportul public și Acțiunea 4 - Crearea unei platforme IT, după modelul Orașului Tartu din Estonia, cu rol de promovare a transportului public și informare a utilizatorilor din Zona Metropolitană Baia Mare, finanțată prin POCA 2014-2020.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





Asociația pentru Mobilitate Metropolitană, partener în cadrul proiectului Metropolitan, prin Directorul General Ștefan Roșeanu, a prezentat concluziile Studiului privind analiza situației existente pentru transportul metropolitan la nivelul polilor de creștere și dezvoltare.

Studiul a fost dezvoltat de către experții Asociației pentru Mobilitate Metropolitană, în prima jumătate a anului 2019, în cadrul proiectului „Metropolitan”.

În cadrul studiului au fost identificate o serie de provocări de ordin financiar și juridic, fiind prezentate schematic în cadrul seminarului, care vor constitui o bază importantă în cadrul propunerii unei Politici Publice Alternative la politicile publice inițiate de Guvern în domeniul transportului public local și metropolitan de călători din România.

Provocări de ordin financiar:

- Municipiile și ADI-urile din România acoperă costurile aferente serviciilor de transport public prin tarife, subvenții de exploatare, subvenții acordate diverselor categorii sociale și subvenții pentru investițiile de capital. În general, raportul dintre veniturile din tarife și subvențiile de exploatare este egală.
- Nu există o regulă clară privind stabilirea nivelului fondurilor publice în costurile de exploatare, dar unele dintre orașele mai bogate au decis să plătească o pondere mai mare din subvențiile de exploatare (de exemplu, Bucureștiul acoperă 60% din costurile de exploatare cu fonduri publice, Constanța acoperă 57 % din costul de exploatare din fonduri publice).

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





- Craiova sau Cluj Napoca au o altă filozofie financiară și acoperă cele mai multe costuri prin intermediul subvenției acordate diverselor categorii sociale (Craiova 66% și Cluj Napoca 100% raportat la ponderea subvențiilor de exploatare).
- Investițiile de capital se bazează în mare măsură pe fondurile UE nerambursabile sau pe alte granturi. Începând cu Cadrul Financiar Multianual (CFM) 2007-2013, orașele care gestionează rețelele de tramvai au investit în modernizarea infrastructurii de tramvai susținute de fonduri UE nerambursabile.
- Guvernul român a acordat granturi suplimentare, deci orașele ar fi trebuit să investească doar 2% din costurile capitalului. În cadrul CFM UE 2014-2020, orașele au pregătit proiecte de investiții pentru infrastructura de transport și alte active (vehicule, depouri/autobaze) și, din nou, guvernul român oferă fonduri suplimentare, astfel că orașele plătesc doar 2% din costurile capitalului.
- Fiecare oraș principal a primit o sumă dedicată pentru investiții în mijloacele și infrastructurile de transport public.
- În cadrul fondurilor nerambursabile UE MFF 2014-2020, Ministerul Dezvoltării din România a organizat în 2018 un program de parteneriat cu 18 municipii pentru a cumpăra pe baza unor proceduri comune de achiziții noi tramvaie, troleibuze, autobuze electrice pe baterii (AEB) stații.
- Fondurile utilizate pentru aceste proceduri de achiziție nu sunt considerate ca făcând parte din suma pre-alocată pentru fiecare oraș.

O serie de provocări de ordin legislativ, referitor la care propunerile alternative de politici publice lansate de partenerii proiectului Metropolitan vor oferi autorităților publice centrale soluții de rezolvare, împiedică implementarea în totalitate a proiectelor de transport public „metropolitan”:

- Politica în domeniul taxării TVA pentru subvențiile / compensațiile acordate de către APL operatorilor sub contract;
- Rolul „operatorilor regionali”;
- Structura acționariatului „operatorilor regionali”;
- Rolul Consiliilor Județene în stabilirea serviciilor de transport public local la nivel de ADI;
- Drepturile patrimoniale ale membrilor ADI de transport public asupra investițiilor efectuate de unul sau mai mulți membri ai ADI;
- Bugetele necesare subvenționării activităților de exploatare a transportului public local metropolitan;

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



- Modelul de CSP cadru pentru transportul public local la nivel metropolitan atât pentru atribuirile competitive cât și cele directe;
- Constituirea de flote de vehicule de transport public deținute în comun de mai multe APL și puse la dispoziția OTP pentru implementarea OSP;
- Înființarea de ADI-uri de transport pe teritoriul mai multor județe și, în zonele de frontieră, cu localități din țările vecine;
- Rolul ADI-urilor de transport în definirea, contractarea și gestionarea serviciilor de transport public pe infrastructura de cale ferată publică națională și pe căile navigabile interioare.
- Mecanisme financiare eficace și eficiente care să asigure sustenabilitatea serviciului public de transport pe termen lung.
- Scheme de finanțare care să partajeze efortul financiar local cu eventuale transferuri cu destinație speciale din bugetul de stat, pentru finanțarea serviciilor de transport public local.



În ultima parte a zilei, evenimentul a continuat cu Prezentarea unor exemple de bune practici în organizarea serviciilor comunitare de utilități publice: cazul ADI transport CLUJ NAPOCA și cazul ADI transport FOCȘANI.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





A doua zi, a început cu prezentarea de către Asociația pentru Mobilitate Metropolitană, partener în cadrul proiectului Metropolitan, prin Directorul General Ștefan Roșeanu, a noutăților legislative cu impact asupra dezvoltării transportului public metropolitan.

În acest sens, au fost punctate următoarele:

- Legea 92 / 2007 privind serviciile de transport persoane în unitățile administrative teritoriale a fost modificată în 2018 de 3 ori, din care modificarea cea mai importantă a fost data în decembrie prin Legea 328 din 22 dec 2018 și în 2019, modificată prin Ordonanța de Urgență 51/iunie 2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane;
- în prezent Ordonanța 51 /iunie 2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane este în curs de aprobare în Parlament. A fost aprobată în Senat și urmează a fi dezbătută și aprobată în Camera Deputaților – camera decizională.
- prin OUG 51/2019 - Art. X, a fost extinsă valabilitatea actualelor programe de transport județean și, după caz a licențelor de traseu pentru transportul rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, la nivel județean, până la data de 30 iunie 2023. În acest fel microbuzele care funcționează în prezent în județe, începând cu 2005 prin licențe prelungite de ARR, (în medie 50 de operatori pe județ) urmează a funcționa în continuare până în 2023, fără a se aplica prevederile Regulamentului 1370/2007. Aceste microbuze au fost implicate în multe

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



accidente, și prelungirea licențelor lor până în 2023, fără o evaluare a stării tehnice, este un act de iresponsabilitate.

Se stabilește o diferențiere a transportului public de persoane (art. 1 din Legea 92/2007), astfel:

- la nivelul orașelor sau la nivelul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, acest transport e considerat serviciu local care urmează Regulamentul 1370/2007.
- transportul la nivel județean unde avem numai operatori privați, transportul e considerat “transport rutier contra cost de persoane prin servicii regulate, la nivel județean”, care intră în sfera de competență a Ministerului Transporturilor și a consiliilor județene, potrivit Ordonanței Guvernului 27/2011, cu modificările ulterioare.



Evenimentul a continuat cu prezentarea de către consultantul extern a draftului Politicii Publice Alternative de transport public local și metropolitan.

Reprezentatul consultantului extern a intervenit prin videoconferință și a prezentat o serie de propuneri privind politica publică. În acest sens, au fost propuse scopul și obiectivele, precum și 3 opțiuni de soluționare a problemei/ problemelor identificate, după cum urmează:

- scenariul de referință sau Opțiunea nr. 1 este aceea de a păstra varianta actuală de organizare a transportului public, respectiv nemodificarea legislației specifice și neacordarea de stimulente financiare din bugetul de stat pentru acoperirea parțială a compensațiilor financiare

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



datorate de UAT-uri, concomitent cu creșterea eforturilor UAT-urilor de a se adapta diverselor situații ale pieței și la nevoile reale;

- opțiunea nr. 2 este aceea de modifica/simplifica legislația incidentă transportului public pentru încurajarea UAT-urilor să se asocieze în vederea gestionării transportului public în sistem metropolitan, crearea de mecanisme legal stabilite pentru optimizarea serviciilor intermodale, precum și crearea de noi mecanisme de finanțare a serviciilor de transport;

- opțiunea nr. 3 este aceea de a modifica/simplifica legislația incidentă transportului public pentru încurajarea UAT-urilor să se asocieze în vederea gestionării transportului public în sistem metropolitan, cu acordarea de competențe UAT-urilor de a investi în dezvoltarea modurilor de transport pe șină la nivel regional (metrou, cale ferată, monorail etc) și cu acordarea de competențe ADI-urilor de transport pentru contractarea serviciilor de transport pe calea ferată și metrou regionale, pentru asigurarea integrării la nivel metropolitan.

În acest sens, au fost solicitate punctele de vedere ale grupului țintă.



Au urmat discuții interactive ale participanților cu privire la propunerile din cadrul politicii publice, legislației incidentă serviciului de transport public și a impactului acestora asupra modului de organizare a serviciului.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*





În urma evenimentului s-au desprins următoarele concluzii și propuneri:

- propunerea de politică publică va avea în vedere concluziile și propunerile Grupului țintă exprimate în cadrul celor 4 seminarii regionale;
- propunerea de politică publică va lua în considerare analizele și concluziile Studiului privind analiza situației existente pentru transportul metropolitan la nivelul polilor de creștere și dezvoltare, realizat de partenerul din cadrul proiectului – Asociația pentru Mobilitate Metropolitană;
- vor fi solicitate Grupului țintă observații/ propuneri cu privire la scopul și obiectivele din cadrul propunerii de politici publice, în special cu privire la cele 3 opțiuni de soluționare a problemei/ problemelor identificate, care să fie comunicate până la data de 30 octombrie 2019. În caz contrar, dacă nu se vor comunica puncte de vedere până la această dată, vom considera acceptarea tacită a celor 3 opțiuni de soluționare problemei / problemelor identificate.

Echipa de implementare,

Proiect METROPOLITAN

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*

